



31.12.1925 – 363765

– 1928 –

– 1964 –



12.05.1958 – H 15549

Henschel 1925 – 1968

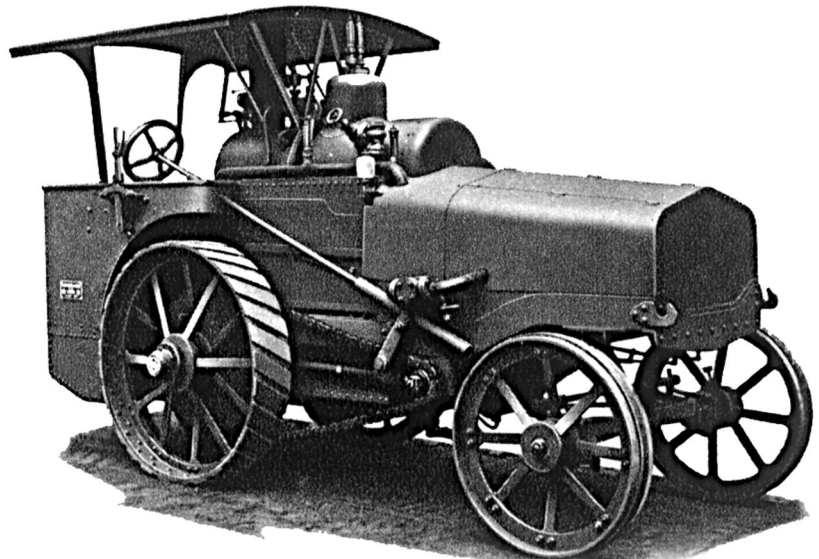
Schon bevor der Markennamen „Henschel“ Nutzfahrzeuge zierte, konnte das Unternehmen auf eine lange erfolgreiche industrielle Familientradition zurückblicken.

Im Jahr 1777 trat der „Rothgießergeselle“ Georg Christian Carl Henschel in die Hessisch-Fürstliche Stückgießerei in Kassel ein. Als Schwiegersohn beerbte er den Pächter. 1810 machte Henschel sich selbständig, die Firma Henschel & Sohn war geboren. Bereits 1816 erhielt Carl Anton Henschel ein Patent auf einen Dampfstraßenwagen, der jedoch nicht realisiert wurde, stattdessen ging 1843 das erste Henschel-Dampfschiff und 1848 die erste Lokomotive in Betrieb. Zum hundertsten Geburtstag der Firma (1910) lieferte das Werk die zehntausendste Lokomotive aus. Henschel & Sohn entwickelte sich zwischen 1894 und 1912 unter Leitung von Sophie Henschel, der Witwe Carl Anton Oscar Henschels, zu einem der größten Lokomotivproduzenten Europas. Ab 1900 wurde sie von ihrem Sohn Karl Anton Theodor Ferdinand, des Firmengründers Urenkel, unterstützt.

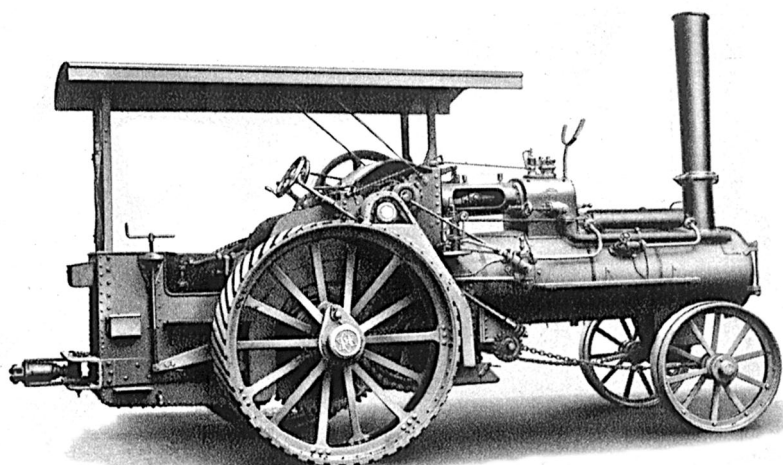
Die nach 1920 allmählich sinkende Nachfrage nach Lokomotiven führte zu

freiwerdenden Kapazitäten und machte eine Erweiterung der Produktionspalette notwendig. Zuerst wick Henschel auf den technisch naheliegenden Bau von Straßen-Dampfzugmaschinen, Dampfwalzen und ähnlichem aus. 1924, nach dem Tod seines Vaters Carl Anton Theodor Henschel, trat Oscar

Robert Henschel (1889/1899 – 1982) die Nachfolge an. In seinem Auftrag nahm Dr.-Ing. Richard Fichtner am 19. Januar 1925 im Werk Mittelfeld für die Henschel & Sohn G.m.b.H. den Henschel-Nutzfahrzeugbau auf nach Lizenzen der Schweizer Firma Franz Brozincevicz & Co. (FBW), Wetzikon bei



Dampf-Straßenschlepper mit Zweizylinder von 1926/1927



Henschel-Dampf-Zugmaschine aus Kassel

Zürich. Der Lokomotivbau lief weiter.

Zur Deutschen Automobil-Ausstellung 1925 debütierte Henschel mit einem ersten Omnibus (mit Aufbau der Kasseler Firma Credé & Co. für 24 Fahrgäste) auf einem 3-t-Fahrgestell Typ 3 A und einem 5-t-Lkw (Typ 5 A L) mit Kettenantrieb. Das L verwies auf den Lizenzbau. Die Leistung des Vier-

zylindermotors Typ A (6648 ccm) betrug 50/55 PS.

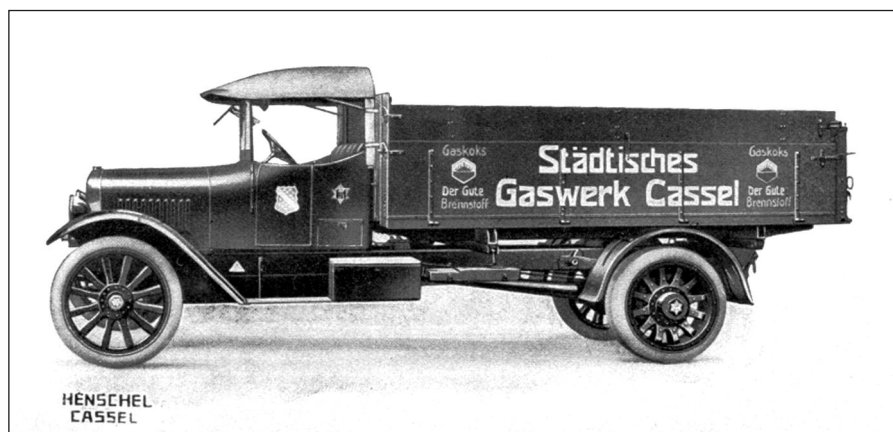
Schon ein Jahr später stattete Henschel mit einem stärkeren 60/65-PS-Motor (Typ B, 7238 ccm) die auf der Berliner Autoschau gezeigten neuen 5-t-Lkw 5 B sowie den ebenfalls neuen Niederrahmen-Omnibus 3 B 2 n (25 bis 30 Personen) aus. Die Henschel-Fahr-

zeuge hatten eine selbstentwickelte Motorbremse, geschlossene Fahrerhäuser und Kardantrieb erhalten.

Die Henschel-Bezeichnungen zeigten in der ersten Ziffer die Nutzlast. Bei Dreiachsern stand davor noch eine 3. Ein Buchstabe verwies auf den Motor. Danach stand 0 (Null, verschiedentlich auch Buchstabe „O“ geschrieben) für das verkürzte Fahrgestell insbesondere für Sattelschlepper, 1 für Kipperausführung, 2 für normale Fahrgestelle.



Henschel Sprengwagen 1927 ¹



Henschel 5-t-Kipper Typ 4 B 1926 ¹

HENSCHEL



LASTKRAFTWAGEN FÜR 3 u. 5 T DREISEITENKIPPER OMNIBUSSE

ebenso wie Henschel-Lokomotiven
höchstwertig
in Konstruktion, Baustoffen und Werkstattarbeit.

Was die Besitzer loben:

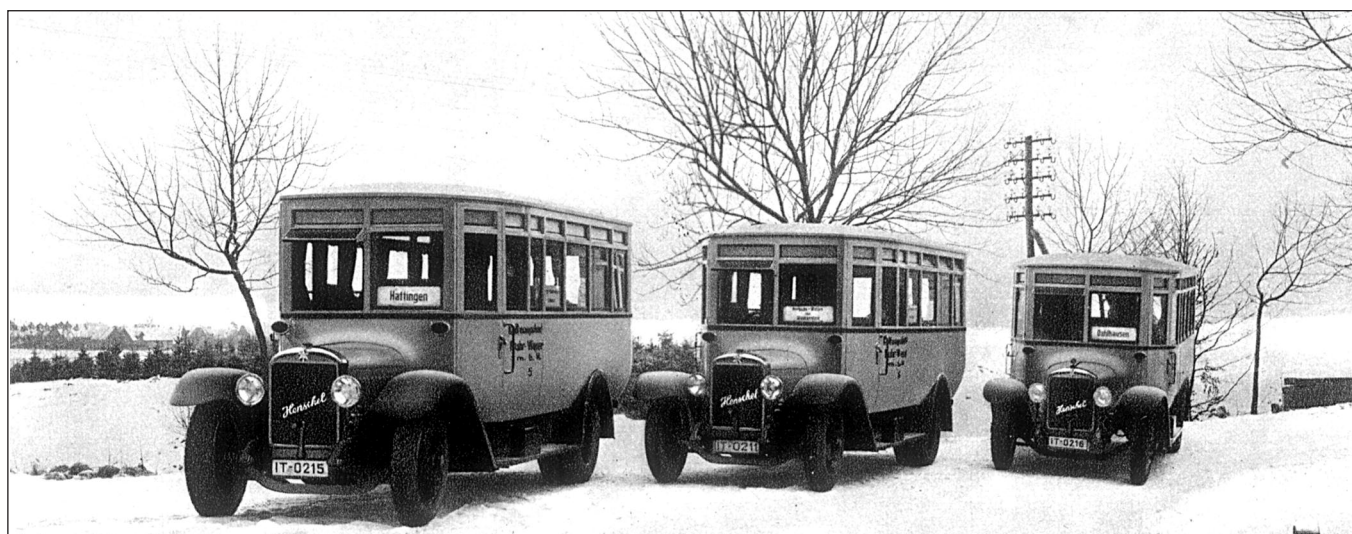
Die D.R.P.-Motorbremse, die unerreichte Wendigkeit, die vorbildlich weiche Lenkung, die Trockenplattenkupplung, die hohe Zugkraft und das große Steigvermögen und vor allem die niedrigen Betriebskosten

Einen weiteren BEWEIS für die überlegene Güte des Henschelwagens bilden die zahlreichen Nachbestellungen!

Henschel & Sohn GmbH., Kassel

Automobilausstellung Köln Stand 156

Henschel Werbung 1927 ¹

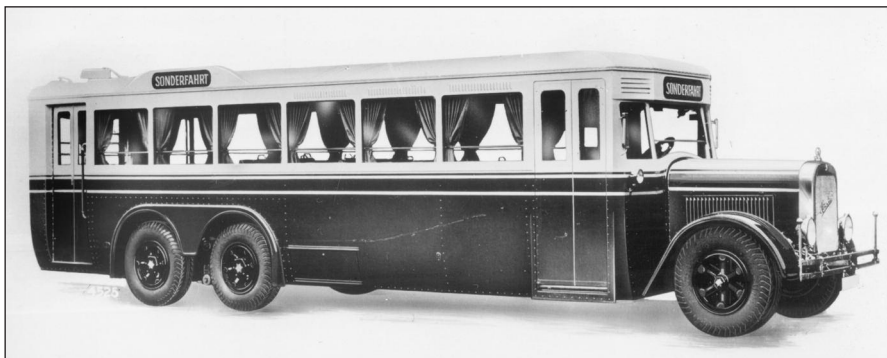


Erste Lieferung von Henschel-Omnibussen Typ 3 B an die Barmer Bergbahn A.G.

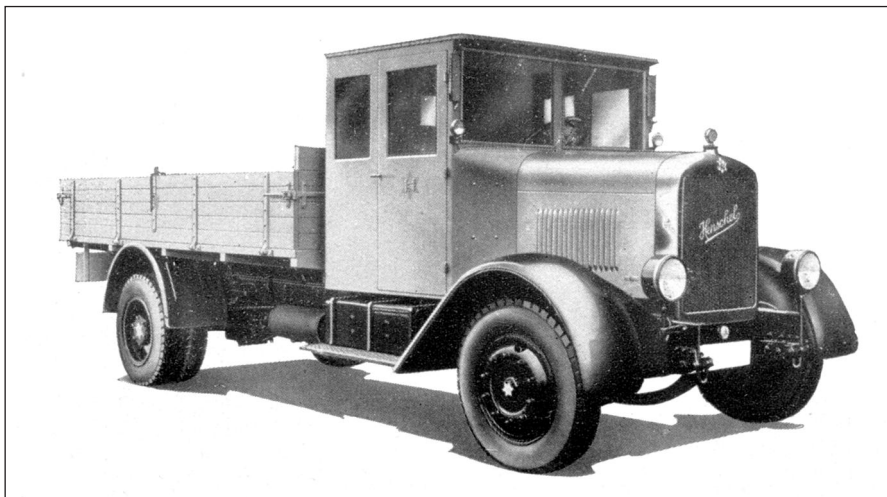
Mit den Ziffern 3 und 4 bezeichnete Henschel lange Fahrgestelle, die vornehmlich für Busse Verwendung fanden. Die 5 war zumeist für Reichspost-Busse vorgesehen. Ein angehängtes n/N verwies auf Niederrahmenchassis für Omnibusse oder Sonderfahrzeuge. Die Kennung hielt Henschel & Sohn bis zum Zweiten Weltkrieg durch.

So gab es anfänglich den Dreitonner in den Versionen 3 A 1 und 3 A 2 mit dem A-Motor und 4300 mm bzw. 5000 mm Radstand, den Fünftonner in den Ausführungen 5 A 1 und 5 A 2 mit 4400 mm bzw. 5290 mm Radstand. Wurde der B-Motor verwendet änderte sich auch das A der Kennung in ein B. Folglich hießen die Modelle dann: 3 B 1, 3 B 2, 5 B 1, 5 B 2. Die verschiedenen Radstände und die beliebige Austauschbarkeit der Antriebsaggregate ermöglichten die rationelle Fertigung einer variantenreichen Fahrzeugpalette.

Die 1. Internationale Nutzfahrzeug-Ausstellung in Köln 1927 sah als Novitäten den Sechstonner Typ 6 C (2/3) mit einem neuen 75/85-PS-Sechszylindermotor Typ C (9971 ccm) und den Vier-



1930 – 1931 Henschel Typ 34 F 3

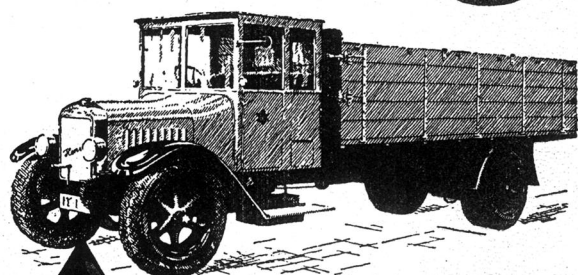


1929 Henschel Typ 3 E 1

HENSCHEL LASTKRAFTWAGEN

SONDERWAGEN
OMNIBUSSE

FÜR **3-6
TONNEN
NUTZ-
LAST**



DER GROSSE ERFOLG!

Man wundert sich, wie schnell die Henschel-Wagen Liebhaber gefunden haben. Die hervorragende Qualität erklärt alles, überzeugen Sie sich ebenfalls.

HENSCHEL & SOHN G.M.B.H. KASSEL

VERTRETER: an allen größeren Plätzen

Henschel-Werbung 1928 ¹


Lastkraftwagen
sind anerkannt wirtschaftliche
QUALITÄTSFAHRZEUGE

VORZÜGE: Einfache und immer betriebssichere Motorbremse / Unerreichte Wendigkeit / Großartige Zugkraft / Niedriger Brennstoff- und Ölverbrauch.

HENSCHEL & SOHN A.G. KASSEL

Vertreter an allen größeren Plätzen.

Henschel-Werbung 1929 – 1930 ¹

tonner Typ 4 B (3). Die neuen Modelle zeigten bereits die konstruktive Eigenständigkeit der Kasseler auch in der Fahrzeuggestaltung. Kurz darauf reagierte Henschel auf die ständig steigende Nachfrage nach starken Motoren mit dem 100-PS-Sechszylinder-Typ D (10 857 ccm). Dieses Aggregat erhielten 1928 die 5- und 6-t-Schwer-Lkw-Typen 5 D und 6 D als Alternative zum C-Motor.

Dem Trend zu dreiachsigen Nutzfahrzeugen schloss sich Henschel mit einem Omnibus-Dreiachs-fahrgestell Typ 34 C 3 bzw. 34 D 3 (28 Sitz-, 9 Stehplätze) an. Der geländegängige 3-t-„Querfeldeinwagen“-Lkw Typ 33 B 1 blieb, technisch ständig verbessert, über Jahre ein auch im Ausland begehrtes Produkt für militärische Zwecke. Die Hinterachse der Sechsradschlepper wurden über getrennte Antriebsstränge per Schnecken angetrieben. Die zweiachsigen Omnibus-Typen 4 D 3/4 D 4 er-

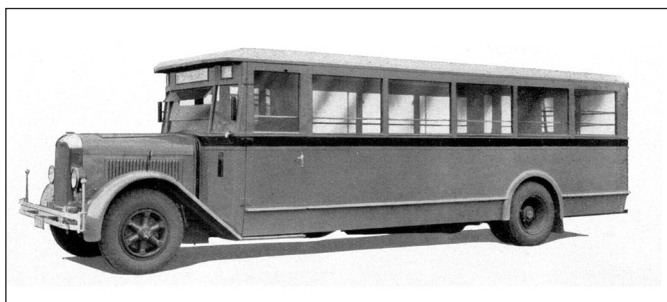
hielten je nach Aufbau und Sitzplatzangebot die Namen der Erstauftragsgeber. Der Typ Erfurt hatte 27 Sitz- und 10 Stehplätze, Typ Fritzlar 29 Sitzplätze und Typ Kassel 16 Sitz- und 14 Stehplätze. Insbesondere die Reichspost orderte Henschel-Omnibusse des Typs 4 D 5 (Reichspost-Typ) mit eigens genormtem Reichspost-Omnibus-Aufbau (50 Sitze). Ein weiteres Angebot stellten sogenannte Aussichtswagen mit Cabrio-Verdeck dar.

Schnell stieg Henschel & Sohn zu den führenden Nutzfahrzeugherstellern Deutschlands auf. Besonders Behörden, die Deutsche Reichsbahn und die Deutsche Reichspost bestellten Henschel-Lkw und Omnibusse, aber auch Kommunal- und Sonderfahrzeuge waren gefragt. Sogar für den Komfort im Fernverkehr wurde etwas getan: Henschel erhielt 1929 ein Lkw-Führerhaus „mit Lagerstätte für ausruhende Fahrer“ (DRP 513 079) patentiert. Die Pro-

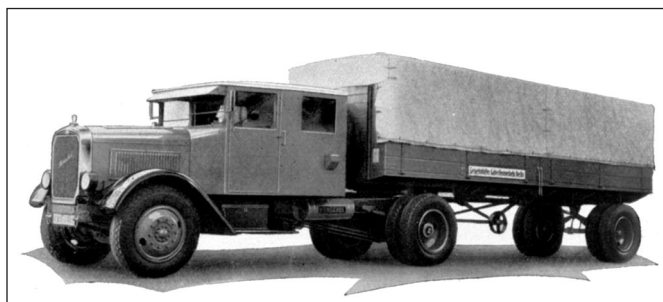
duktion bezog ihr Material fast ausschließlich aus dem eigenen Unternehmen, zu dem bis 1929 auch Hüttenanlagen gehörten.

Wegen erneuter Absatzschwierigkeiten im Lokomotivbereich war es am 19. Dezember 1928 zu einem Interessenvertrag mit der Lokomotivfabrik J. A. Maffei (> Maffei), München, gekommen, der ein knappes Jahr Gültigkeit hatte. Zum 1. Januar 1929 wandelte man beide Familienunternehmen in Aktiengesellschaften um. Dazu erhöhte Henschel das Grundkapital der ihr gehörenden Akt.-Ges. Braunkohlewerke Möncheberg bei Ihrigshausen von 1 auf 45 Millionen Reichsmark und benannte die Firma Henschel & Sohn A.-G. Die alte GmbH wurde unter der Bezeichnung Henschel Verwaltungs-G.m.b.H. als Aktieninhaberin weitergeführt.

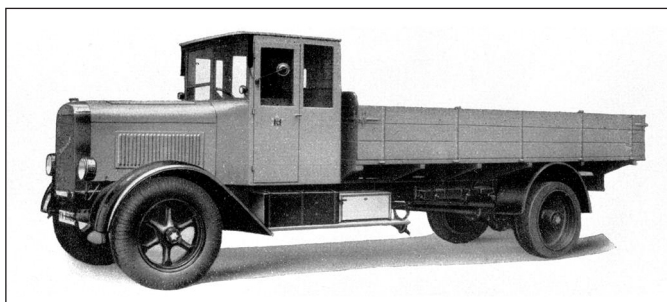
Einen neuen 70/75-PS-Vierzylinder-motor Typ E (7691 ccm) enthielt das Henschel-Fahrzeugprogramm 1930,



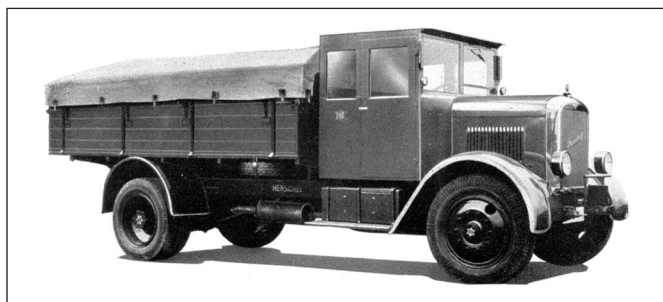
Henschel 1931 4 D 5 22–40 Sitze



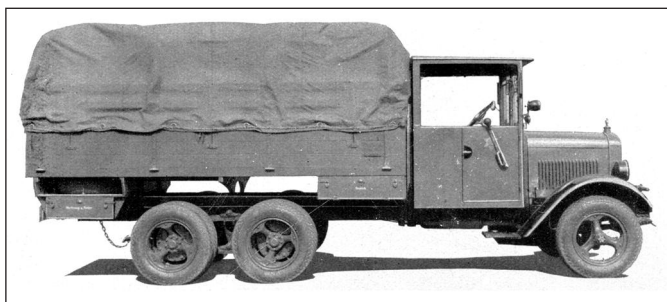
Henschel 1932 3 E 0



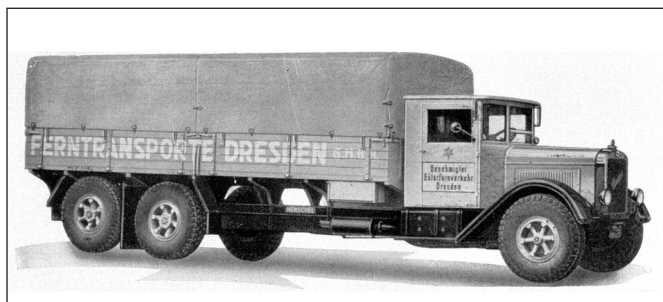
Henschel 1930 6 C



Henschel 1931 4 E



1931: Henschel Dreiachser Typ 33 D 1 1



Henschel 1931 36 F 3 Dreiachs

angeboten in den Lkw-Typen 3 E, 4 E, 5 E und verschiedentlich im 6 E. Selten nachgefragt war der gleichzeitig offerierte und 65/70 PS leistende Vierzylinder Typ BA (6333 ccm).

Mangels eigener Dieselmotoren baute Henschel ab 1928 auf speziellen Wunsch Professor Junkers Zweitakt-Gegenkolben-Dieselmotoren in ihre Fahrzeuge ein. Von > Deutz bezog Henschel 1930 vorübergehend Vier- und Sechszylinder-Dieselmotoren. Diese wurden bevorzugt in schweren Henschel-Lkw genutzt.

Daneben begann der eigenständige Bau von Dieselmotoren unter Lizenz des Schweizer Acro-Kolbenspeicher-Verfahrens (Konstruktion: Franz Lang, Acro = American Crude Oil AG). In einen Fünftonner eingebaut zeigte die Henschel & Sohn A.G. ihren ersten eigenen Dieselmotor, ein 100-PS-Sechszylinder-Aggregat (Lizenz Acro) mit 10 587 ccm Hubraum, auf der IAA Berlin 1931.

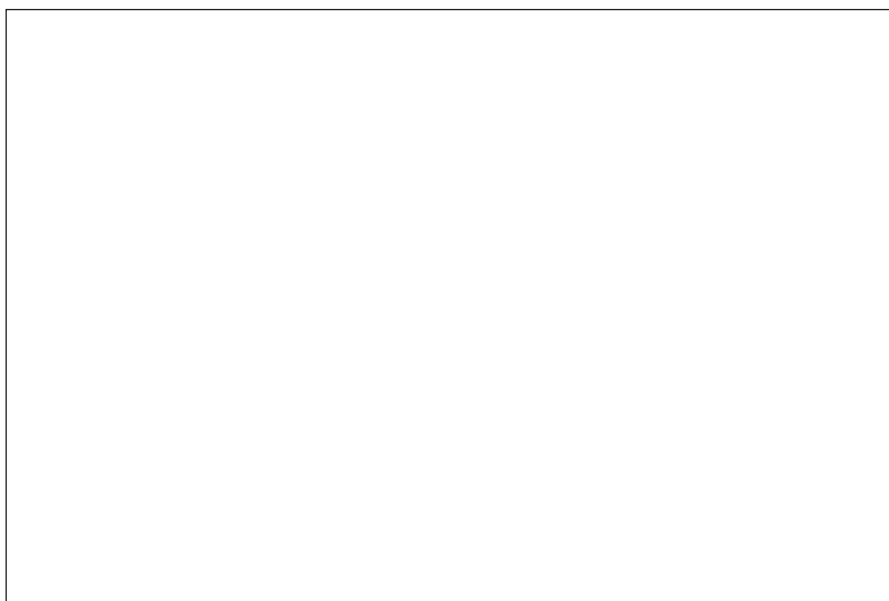
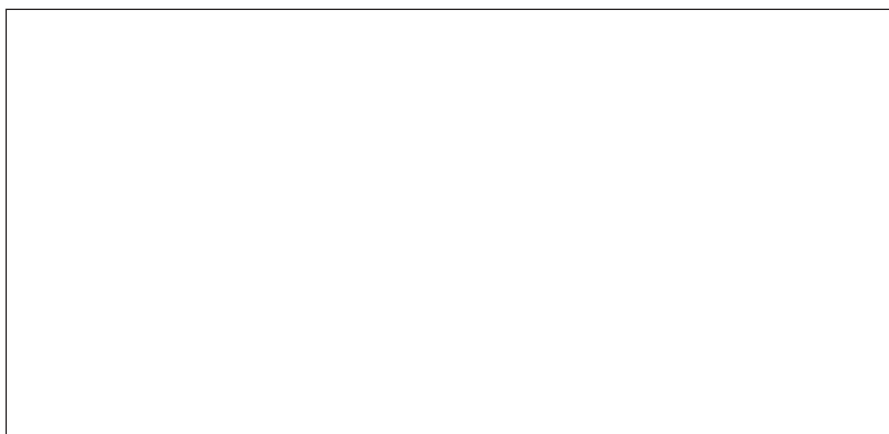
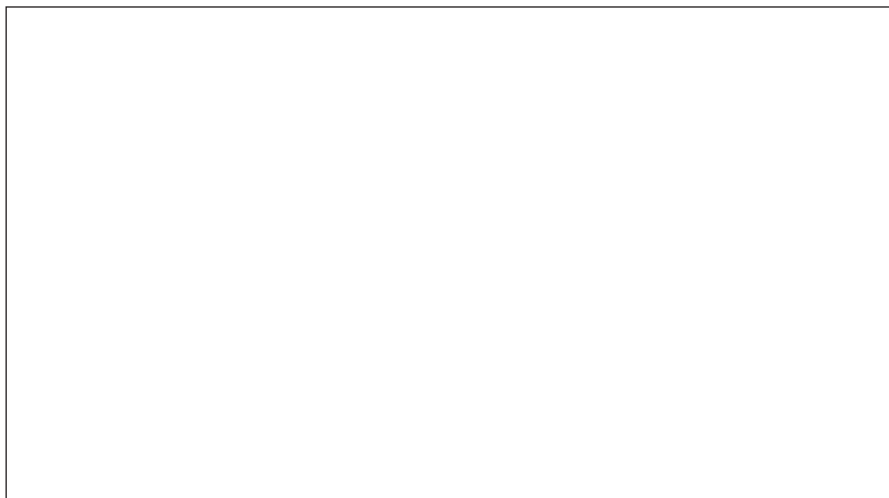
Dort präsentierte Henschel auch den damals stärksten Nutzfahrzeugmotor der Welt, einen 250-PS-Zwölfzylinder-Otto-Doppelmotor (Typ H, 21 715 ccm), eingebaut in das neue dreiachsige Bus-Niederrahmenchassis Typ 35 H 3 (60 Personen). Normalerweise fand jedoch ein billigerer Sechszylinder-Ottomotor mit 120 PS Leistung (Typ F, 11 781 ccm) im gleichen Dreiachs-Bus-Fahrgestell unter der Bezeichnung 35 F 3 (45–55 Sitze) sowie im dreiachsigen 8,5-t-Dreiachs-Lkw 36 F 3 Verwendung. Darüberhinaus implantierte Henschel ihn im Gelände-Dreiaxser 33 F 3. Die Sattelzugmaschinen 2 E 0 (9–9,5 t) und 4 E 0 (8–9 t) bereicherten das Fahrzeugprogramm. Wahlweise erhielten diese Modelle den Sechszylinder-Ottomotor Typ C. Auf Anfrage konnten alle Henschel Modelle mit Dieselmotoren ausgerüstet werden.

Aufsehen erregte auf der IAA 1931 ein erster Schienenbus aus Lkw-Bau-elementen mit Schwingachsen nach Patenten des Konstrukteurs Edmund Rumpler (> Rumpler, > Vomag). Bereits 1930 war eine spezielle Lkw-Fahrgestell-Konstruktion (100-PS-Sechszylinder) mit Vorderradantrieb und Schwingsachsen gleicher Bauart erprobt worden. Die mit viel Vorschuss-

Lorbeeren bedachte Entwicklung ging nicht in Serie, obwohl Henschel 1933 sämtliche Frontantriebs-Patente Rumplers erwarb und noch zur IAA im gleichen Jahr einen frontgetriebenen

Omnibus für 60 Personen ausstellte.

Als Ende 1931 unter dem Druck der Weltwirtschaftskrise der Lokomotivenverkauf völlig stagnierte, musste ab 31. Dezember die Henschel-Lokomotiv-





17.06.1933 – 459 906

Produktion für vier Monate eingestellt werden. Die Kraftwagenabteilung im Werk Mittelfeld hielt man dagegen mit einer verringerten Belegschaft offen, obwohl damals nur noch fünf Henschel-Fahrzeuge pro Monat abgesetzt werden konnten.

Trotz der schlechten Lage versuchte sich Henschel & Sohn im Frühjahr 1932 am Pkw-Bau mit Dampfantrieb (Patent

der US-amerikanischen Doble Steam Motors). Im Dieselmotorenbau entschied sich Henschel für das neue Lanova-Luftspeicher-Verfahren von Franz Lang, München (Lang und nova, lateinisch für neu), dem man bis in die sechziger Jahre treu blieb. Die Leistungen der 1933 zur IAA in Berlin präsentierten Lanova-Dieselmotoren betrugen 60/65 PS (Vierzylinder Typ O, 4398 ccm), 100/110 PS (Sechszylinder Typ G, 9123 ccm) und 120/125 PS (Sechszylinder Typ J, 11 781 ccm). Typ O wurde auf Anfrage im Drei- und Viertonner eingesetzt, Typ G im Fünftonner und Typ J im Sechstonner sowie in den schweren Dreiachsfahrzeugen. Eine Neuerung war der erste Schnelllastwagen für 3–3,5 t Nutzlast Typ xx (60 PS-Vergaser). Hier verwendete man in der Modellbezeichnung nebeneinan-

der die zwei möglichen Benzin/Diesel-Motorvarianten: 3 B O 2, den neuen Sattelschlepper 3 E 0 (6 bis 16 Tonnen mit 2 Anhängern).

Die Machtübernahme der Nationalsozialisten 1933 brachte eine sprunghafte Nachfrage nach Fahrzeugen aller Art. Henschel & Sohn partizipierte an diesem Aufschwung nicht unerheblich. Oscar R. Henschel (Vorstandsvorsitzender seit 1. Dezember 1929) führte in seinem Unternehmen das hierarchische NS-Gefolgschaftsprinzip ein.

Gefragt waren nun außer normalen Pritschenwagen, Tankwagen, Kippern und Kommunalfahrzeugen aller Art Feuerwehrfahrzeuge (auch für den kommenden Luftkrieg), Schneeschleudern und nicht zuletzt Geländefahrzeuge.

Die „Wehrmacht“ entschied sich im selben Jahr für den Bezug des mittelschweren 3-t-Querfeldein-Dreiaxser Typ 33 D 1, der seit 1929 angeboten wurde. Insbesondere nach Rumänien wurde der 33 D 1 exportiert. 1936 stellte man ihm das verstärkte Diesel-Modell 33 G 1 (3–4 t) zur Seite. Diese Modelle, von denen bis 1942 circa 22 000 Stück vom Band liefen, fertigte ab 1938 in Lizenz auch > Magirus in Ulm.

Nachdem 1932 der Flugzeugmotorenbau aufgenommen worden war, startete im Rahmen der Aufrüstung Deutschlands der Bau von Henschel-Flugzeugen in Berlin durch die Toch-

Henschel-Wagen immer breiter in Front!

Unser Beitrag zum Wiederaufstieg sind Neueinstellungen und erneuter Großserienbau. Fördern auch Sie den Wiederaufstieg durch Neuanschaffung eines modern konstruierten Henschel-Lastwagens oder Sattelschleppers (3–10 t) mit Diesel-Motor. Henschelwagen belohnen die Anschaffung durch wirtschaftliche Betriebsweise.

HENSCHEL & SOHN AG KASSEL

VERTRETUNGEN:

KRAFTWAGEN - VERKAUFSBÜRO DR. KLAUS GETTWARD, BERLIN W 62, KURFÜRSTENSTRASSE 133, RUF B 1 KURFÜRST 9696. — AUSSERDEM VERTRETUNGEN AN ALLEN GRÖßEREN PLÄTZEN DES REICHES.

Henschel-Werbung am 05. Juni 1933



1933 Henschel 35 H 3

terfirma Henschel Flugzeug-Werke A.G. (gegr. 30. März 1933). Der ehemalige Henschel-Werksflugplatz in Schönefeld bei Berlin ist bis heute in Betrieb, bis 1990 als Zentralflughafen der ehemaligen DDR und danach als einer der drei Berliner Regional-Flughäfen.

Die NS-Bestrebungen nach Autarkie und die damit verbundene besondere finanzielle Förderung alternativer, „heimischer“ Treibstoffe veranlassten Henschel & Sohn, sich verstärkt dem Gasgeneratoreneinbau (Holz/Kohle/Torf), dem Dampfmaschinenbau und der Verwendung von Gas (Stadt-/Flüssiggas) zuzuwenden.

Mehr Erfolg als bei dem Dampf-Pkw von 1932 erhoffte sich Henschel von dampfbetriebenen Nutzfahrzeugen. Zwischen 1933 und 1937 propagierte Henschel dampfbetriebene Omnibusse mit bis zu 120 PS Leistung (Dampferzeuger im Heck, Motor unter der Vorderhaube, ab 1936: Motor vor der Hinterachse) und Dampf-Frontlenker-Lkw (Kesselanlage hinter dem Fahrerhaus). Die 5-t-Dampf-Lkw (100–120 PS) gingen vorwiegend an die Deutsche Reichsbahn. Auch ein dreiachsiger Dampf-Lkw (120 PS) kam 1935 auf die Straße. Die Dampf-Fahrzeuge kamen ohne Getriebe und Kupplung aus, was besonders im Omnibuslinienbetrieb mit bis zu 4500 Schaltbewegungen pro Tag eine Erleichterung für die Fahrer brachte. Das zunehmend teurer werdende Steinkohlen- und Braunkohlenteeröl, das man zur Dampferzeugung benötigte, machte Dampfswagen im Alltagsverkehr unrentabel und führte zur Einstellung des Dampfswagenbaus.

Nach ersten Versuchen mit Imbert-Gasgeneratoren im Jahr 1929 rüstete Henschel Lkw und Omnibusse sowohl mit Holz- als auch mit Kohlen-Generatoren aus. Hierbei setzte Henschel die Motoren G, J, S und T ein. Ein Höhepunkt im Henschel-Generatorfahrzeugbau war 1935 ein speziell entwickelter dreiachsiger Lkw mit einer doppelten Deutz-Generatoranlage für Holz, Holzkohle, Braunkohlenkoks und Anthrazit und einem 250-PS-Zwölfzylindermotor (H). Seine Reichweite lag bei 300 bis 400 Kilometern. Der Wagen war für ein maximales Ge-

wicht von 18,5 t gebaut und war imstande, außerdem einen Anhänger im Gesamtgewicht von 18,5 t, zusammen also 35 t zu ziehen.

Henschel entschied sich für die AK-Generatoren (Anthrazit/Koks) des Ingenieurs R. Finkenbeiner. Für die Generatoren-Lkw entwickelte Henschel ein besonderes Fahrerhaus. Interessante Gasgenerator-Omnibusse entwickelte Henschel & Sohn 1935/1936 in Zusammenarbeit mit der Waggonfabrik Wismar A.G. Ihre gefälligen Aufbauten waren rahmenlos und selbsttragend nach Patenten von Professor Dr. Deiters (> Stille). Im Heck der Fahrzeuge fiel der Generator kaum auf.

Flaschengasanlagen erhielten Henschel-Fahrzeuge ab 1935. Ohne dass an den Vergasermotoren große Änderungen vorgenommen werden mussten, konnten sowohl Stadtgas wie auch flüssige Gase verwendet werden. Einem flächendeckenden Einsatz stand entgegen, dass die teuren Gastankstellen fast ausschließlich in größeren Städten zu finden waren.

Die steigende Fahrzeug-Nachfrage bediente Henschel 1934 mit einer Ausweitung des Angebots um leichtere Schnelllastwagen für 2,5 und 2,75 t (Modelle 25 O 1, 28 O 1) und kleine Omnibuschassis 28 O 3 (25 Plätze). Als Lkw- und Buschassis bot man den Typ 3 O 2 (xx Plätze) an.

Die nächste Abstufung bildete der 3,5–4-Tonner 38 S 2, der einen neuen leichten 95-PS-Sechszylinder-Dieselerhielt. Die entsprechenden Omnibusfahrgestelle trugen die Bezeichnungen 38 S 2 N (xx Plätze) und 38 S 3 N (xx Plätze). Auch die Modelle 4 G 5 bzw. 4 J 5 dienten als Busfahrgerüste (bis 50 Sitze), während die Nutzlast des ehemaligen 4-t-Lkw im neuen Modell 45 G 2 auf 4,5–5 t erhöht worden war. Drei Radstände wiesen die Typen 5 G 1, 5 G 2 und 5 G 3 sowie die 6–6,6-t-Modelle 6 J 1, 6 J 2 und 6 J 3 auf. Sowohl als Lkw- als auch Omnibusfahrgerüst blieb der 36 J 3 in der Liste. An Sattel-schleppern für 16,5 bis 17,5 t Nutzlast mit zwei Anhängern standen die Typen 5 D 0, 5 G 0 und 5 J 0 zur Wahl.

Mit einem Strömungsgetriebe und hydraulischer Kupplung experimen-

tierte Henschel im Schienenbus- und Lkw-Bau. Die geländegängigen Fahrzeuge wurden um eine 4- und eine 6-t-Variante erweitert. Beim Viertonner konnte über die doppelbereiften Hinterachsen eine Gummiraupenkette gelegt werden, womit der Schritt zum Halbkettenfahrzeug getan war.

Die Henschel-Dreiaxler überarbeitete man gründlich und erhöhte ihre Nutzlast auf 9–9,5 t und mehr. Sie erhielten einen neuen 170/175-PS-Achtzylinder-Dieselmotor Typ W (15 708 ccm). Als Omnibus-Chassis 35 W 3 bzw. Lkw-Fahrgerüst 36 W 3 waren sie konstruktiv auch auf eine Verwendung als Frontlenker ausgeführt, die gerade in Mode kamen. Hierbei stand der Achtzylinder vorn seitlich eingebaut, damit daneben der Fahrersitz genügend Platz fand.

Für ihre Frontlenker ließ sich Henschel & Sohn den Namen „Henschel-Tram“ schützen.

An die neue Reichs-Straßenverkehrs-Ordnung wurde 1935 insbesondere ein neuer 5,5–6-t-Dreiseitenkipper (6 J) angepasst. Vor den vorderen Kotflügeln des mit zurückverlegter Vorderachse und damit verkürztem Radstand ausgestatteten Fahrzeugs waren die Batteriekästen angeordnet.

Im folgenden Jahr (1936) wurden die 2,5-, 2,8-? und 3-Tonner mit dem neuen 65/70-PS-Vierzylinder-Diesellaggregat Typ T (4849 ccm) ausgestattet und liefen nun als 25 T 1, 28 T 2 sowie als 30 T 1 und 30 T 2. Die Omnibus-Varianten als 28 T 2 N (xx Sitze) 1937?: bzw. 30 T 2 N (31 Sitze) und 30 T 4 N. Neu war der 3,5–4-Tonner 40 S 1 und 40 S 2, der einen neuen 95-PS-Sechszylinder-Dieselmotor Typ S (7274 ccm) erhalten hatte. Parallel bot Henschel die Omnibustypen 40 S 2 N und 40 3 N mit 38 bzw. 42 Sitzplätzen an.

Gleichzeitig erhielten die 2,5-, 2,75- und 3,5-t-Lkw und die gleichrangigen Omnibusse 1936 eine neue geräumigere Kabine, eine neue Motorhaube und eine moderne Kühlerverkleidung. Nochmals reaktivierte Henschel den Motortyp BA, der nun in den Omnibustypen 28 BA 2, 30 BA 1/2 und 30 BA 2 N (31 Sitze) Verwendung fand und erweiterte das Vergasermotorenangebot um den 150-PS-Sechszylind-

der FA (12742 ccm), der für den dreiachsigen Gelände-Lkw Typ 33 FA 1 bestimmt war. Eine neuerliche Spitzenleistung der Kasseler Motorenentwicklung stellte ein Zwölfzylinder-Diesel-Boxermotor Typ BX (30918 ccm) mit 300/330 PS Leistung dar, der als Unterflurmotor konstruiert vor der Vorderachse untergebracht war. Zusätzlich war er auf Gasbetrieb umrüstbar. Das Aggregat erhielt sowohl der stromlinienförmige dreiachsige Frontlenker-Omnibus Typ 68 BX 2 mit 70 Fahrgastsitzen (Geschwindigkeit bis 125 km/h) als auch ein konventioneller Lkw (12 t Tragfähigkeit). Mit 140 km/h Höchstgeschwindigkeit war der Stromlinien-Omnibus für den Betrieb auf Reichsautobahnen vorgesehen. Ein geplanter Doppeldecker sollte 90 bis 100 Personen befördern. Auf dem Londoner Automobilsalon 1937 war die Konstruktion eines der Highlights.

Neben den Stromlinienbussen für den geplanten Massenverkehr auf den Reichsautobahnen verließen das Kasseler Werk jedoch auch erste Panzer.

Die Typenreihe der Henschel-Dieselmotoren ergänzte man 1937 auch mit einem 150-PS-Sechszylinder Typ XX. Der 2,5-Tonner entfiel zugunsten des Dreitonners (70-PS-Vierzylinder-Diesel), der 3,5–4-Tonner wurde durch den neuen 4-Tonner (95-PS-Sechszylinder) ersetzt.

Die „Tram“-Bauart der Omnibusse fand im Ausland mehr gefallen als im Inland. Auf Anregung eines ausländischen Kunden entwickelte Henschel daher aus dem 5-t-Lkw einen vollkommen neuen zweiachsigen Omnibus-Typ 4 G 7 „Tram“. Dieser Frontlenker zeichnete sich durch eine außergewöhnliche Tiefelage aus bedingt durch eine seitliche Antriebswellenführung.

1937 wurde Oscar R. Henschel zum Alleinvorstand der Henschel & Sohn A.-G., die er noch im selben Jahr wieder in eine G.m.b.H. umwandelte. Mit dieser Rechtsform ließen sich die Kriegsvorbereitungen verdecken, da keine Offenlegungspflicht der Geschäftsaktivitäten bestand. Vom 45-Millionen-Grundkapital befanden sich 12 Millionen im Alleinbesitz des alleinigen Geschäftsführers Oscar R. Henschel.

... mit dem 95-PS-Dieselmotor Typ S (Bohrung 105 mm, Hub 140 mm, 7274 ccm). Eingebaut war er darüber hinaus in den 38 S Omnibussen und Lkw sowie in einem 38 S 0 Eil-Schlepper. Der Sechszylinder S war als Vielstoffmotor ausgelegt und konnte auch als normaler Vergasermotor mit einem Treibstoff der Oktanzahl 74, Technikgasen (???) (Propan, Butan), Hochdruckgasen (Methan- und Leuchtgas) sowie Generatorgas (Holz-, Holzkohlen- und Braunkohlengas) betrieben werden.

Durch die „Arisierung“ kamen 1938 verschiedene ehemals jüdische Betriebe zu Henschel, deren Besitzer man vertrieben, verhaftet oder getötet hatte.

Bereits im August 1935 hatte in der Berliner Henschel-Vertretung ein neu eingerichtetes Konstruktionsbüro seine Tätigkeit aufgenommen. Es bestand aus Ingenieuren von Henschel, > Hansa-Lloyd (> Borgward) und > M.A.N. Sie entwickelten nach dem Umzug nach Frankfurt im Auftrag des Heereswaffenamtes einen 2,5-t-Dreiaxser mit Allradantrieb für die „Wehrmacht“. Den Antrieb besorgte der von MAN federführend entwickelten 80-PS-Vierzylinder-Diesel HWa 526 D (6234 ccm), der dem Fahrzeug den Name „Einheits-Diesel“ einbrachte. Den Fertigungsauftrag erhielten Büsing-NAG (> Büsing), > Faun, Hansa-Lloyd, Henschel, > Krupp, Magirus und M.A.N. Ab 1937 lief der Einheits-Lkw vom Band, bis 1940 verließen etwa 10 000 Stück allein das Henschel-Werk, das für das Fahrgestell verantwortlich war. Er wurde der geländefähigste deutsche Lkw. 1937/38 gab es den Einheits-Lkw auch kurzzeitig als Vierachser für vier Tonnen Nutzlast.

Ein gleichfalls von der Frankfurter Arbeitsgemeinschaft im Auftrag des Heereswaffenamtes (HWa) entwickelten 75/90-PS-Sechszylinder-Dieselaggregat, der Einheitsmotor Typ 526 D (MAN-Verbrennungsverfahren mit direkter Einspritzung) wurde ab 1937 von zehn deutschen Firmen in großen Serien gefertigt.

Das Henschel-Programm des Jahres 1938 hatte gegenüber 1937 nur geringe Veränderungen erfahren, lediglich der 6–6,6-Tonner erhielt einen neuentwi-

ckelten 150/160-PS-Sechszylinderdiesel Typ U (15459 ccm), womit er zum Modell 6 U 2 wurde. Zusätzlich bot Henschel erstmals auch einen schweren Zweiachs-Omnibus in dem Typ 6 J 5 N an.

Bereits 1935 hatte sich Henschel in den Kreis der deutschen Oberleitungsbushersteller (> MAN, > Mercedes-Benz, > Krupp) eingereiht und auf der IAA in Berlin ein erstes Fahrzeug gezeigt. Die Serienproduktion startete jedoch erst 1939 mit 6,5-t-Fahrgestellen des Typs Obus II-6500 nach der für „Trolley“-Busse festgelegten Normgröße II (2 Achsen, max. 90 Plätze). Verwendet wurden 85–90-kW-Elektromotoren der AEG, Brown Boveri Co. oder den Siemens-Schuckert-Werken. Karosseriehersteller im ganzen Reich fertigten die Aufbauten. Die Berliner Verkehrsbetriebe A.-G. (BVG) erhielt im gleichen Jahr zehn dreiachsige Omnibus-Doppeldecker des Typs BVG D 38 in konventioneller Haubenausführung (60 Sitz-, 15–24 Stehplätze) und 1940 einen Frontlenker-Versuchsfahrzeug Typ DO 36 (68 Sitz-, 7 Stehplätze), die alle mit dem U-Antriebsaggregat ausgestattet waren. Die von der BVG seit 1936 entwickelten Doppeldecker-Busse in Frontlenker-Ausführung wurden „Dobus“ genannt.

Der am 30. November 1938 veröffentlichte Schell-Plan erlaubte Henschel & Sohn ab 1939 offiziell nur noch der Bau von 4,5-t-Diesel-Lkw. Darüber hinaus sollten die Kasseler schnellstmöglich zu einer Konstruktionsgemeinschaft mit einer der drei anderen Gruppen finden, die 4,5-t-Lkw und -Omnibusse bauen durften: 1) Daimler-Benz und Wiener Automobilfabrik A.G., 2) Österr. Automobilfabriks A.G. vorm. Austro Fiat; Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Magiruswerke (> Magirus); Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg und Österreichische Saurer-Werke A.G., Wien, sowie 3) Büsing-NAG (> Büsing). Darüber hinaus gestand der Schell-Plan Henschel & Sohn zu, gemeinsam mit Büsing-NAG einen dreiachsigen Großraum-Omnibus zu entwickeln.

Bereits zur Internationalen Automobil- und Motorrad-Ausstellung in Berlin 1939 reagierte Henschel & Sohn mit

einem reduzierten und neugestyltem Programm. Der Variantenreichtum war auf den geländegängigen und entsprechend bereift auch steuerbegünstigten Lkw-Typ 40 S (4,5 t Nutzlast), den Frontlenker-Omnibus 40 S „Tram“ (40 Sitze) und das Niederrahmen-Omnibusfahrgestell 40 S N geschrumpft, Aus dem S-Motor entwickelte Henschel kurz darauf zwei weitere Typen, deren Leistung auf 110 PS erhöht worden waren: den kleinen SA mit 140 mm Hub (7274 ccm) und den großen Typ SA mit 150 mm Hub (7793 ccm), wobei die 105-mm-Bohrung gleich blieb.

Die Absicht der NS-Planer, den Henschel-eigenen-Lkw-Bau zugunsten der nach Kriegsbeginn dringend benötigten Panzer völlig einzustellen, wurde durch eine Intervention bei Hermann Göring, dem Hauptverantwortlichen für den Vierjahresplan, verhindert. Henschel hatte sich für eine Zusammenarbeit mit der zweiten Hersteller-Gruppe entschieden und hatte in Frankfurt mit KHD und der Wiener Saurer-Werke A.G. eine „Arbeitsgemeinschaft für Lastkraftwagen“ (inoffiziell: Frankfurter Arbeitsgemeinschaft) eingerichtet.

Als Ergebnis stellte Henschel & Sohn 1940 die Typen „Mars 4500“ und „Merkur 4500“ als „erste deutsche Einheits-Diesel“ für 4,5 t Nutzlast vor. Die offizielle Bezeichnung lautete HGS 145 bzw. HGA 145 (Henschel & Sohn-Gemeinschaftstyp, Straße bzw. Allrad, erste Baureihe, 4,5 t) und wurde auf Anweisung Schells vom 12. Juni 1941 in Henschel L 4500 S (Henschel L 4500 A) bzw. Omnibus geändert. Das S stand für den steuerbegünstigten geländefähigen Wirtschaftswagen, das A für den geländegängigen Wehrmachtswagen. Die auch als Frankfurter Wagen bezeichneten 4,5-t-Fahrzeuge trieb ein aus dem kleinen SA-Motor entwickeltes 125-PS-Diesel-Aggregat (7274 ccm) mit einem neuen Henschel-Lanova-Luftspeicherverfahren unter der Bezeichnung (H)GM 145 (Henschel-Gemeinschaftsmotor, 7274 mm), wahlweise aber auch der Typ S an.

Um Platz für die Panzer-Produktion zu schaffen, musste Henschel 1942 die Nutzfahrzeug-Herstellung (außer den Obussen) an Saurer nach Wien abgeben, wo sie kurze Zeit darauf durch die

ausschließliche Fertigung der 4,5-t-Lkw von Daimler-Benz (> Mercedes-Benz) verdrängt wurde. Oscar R. Henschel verlor 1942 seine führende Position wegen Meinungsverschiedenheiten über die Art der Rüstungsproduktion und wurde in den Aufsichtsrat abgeschoben.

In der Nacht des 22. Oktober 1943 bombardierte die englische Luftwaffe Kassel und machte die Innenstadt dem Erdboden gleich. Die Außenbezirke und Industrieanlagen blieben weitgehend verschont, trotzdem wurde die Zerstörung der Henschel-Werke mit 80 Prozent angegeben. Die Henschel-Kriegsproduktion lief weiter, aufrechterhalten auch von Zwangsarbeitern, deren Baracken sich auf dem Werks Gelände befanden. Erst 1944 stoppte die Herstellung der Trolleybusse. Zu dieser Zeit hatte Henschel rund 15 000 Beschäftigte.

Nach Kriegsende untersagte die amerikanische Militärregierung sofort den Lokomotivbau und löste die Kraftwagenabteilung aus der Firma Henschel & Sohn. Sie wurde als Hessische Industrie- und Handels-G.m.b.H. (Hessia) neugegründet und erhielt 1946 die Genehmigung zur Reparatur von Lkw und Umbau eines GMC-Sechszylinder-Ottomotors Typ 270 auf das Lanova-Dieselfverfahren (85/95-PS-Einbaudiesel) für amerikanische GMC-Lkw (vorrangig 2,5-t-Allrad-Lkw CCKW 353). Eine höhere PS-Leistung zu produzieren war vorübergehend verboten. Die Hessia wurde nach der Währungsreform 1948 aufgelöst und Henschel & Sohn erhielt die Genehmigung, wieder Lkw zu bauen.

Schon kurz nach der Kapitulation hatte die Belegschaft im Juni 1945 den Obusbau im Henschel-Zweigwerk Kassel-Altenbauna wieder aufgenommen. Wichtigster Partner wurde die Waggonfabrik > Uerdingen.

1949 gaben die Amerikaner Oscar R. Henschel, der in Ludwigsburg interniert gewesen war, die Leitung des Werks zurück. Die erste nach dem Krieg produzierte Henschel-Lokomotive erhielt 1950 die neugegründete Deutsche Bundesbahn.

Nach 10jähriger Unterbrechung brachte die Henschel & Sohn 1950 wie-

der einen eigenen Lkw, den Sechstonner HS 6 mit 140-PS-Sechszylinder-Diesel (Typ 513 DC) heraus, der noch im gleichen Jahr mit 6,5 t Nutzlast als HS 140 in Serie ging. Auf Niederrahmen-Fahrgestellen waren auch Hauben-Omnibusse (HS 6 N/HS 140 N) erhältlich. 1952 steigerte Henschel die Motorleistung des HS 140 auf 150 PS, sein Zuladungsvermögen auf 8 t.

Die neue Typencodierung orientierte sich an der PS-Zahl, wurde aber später auch trotz gesteigerter Motorleistung (und Nutzlast) für das gleiche Baumuster beibehalten. Angehängte Lettern enthielten die Bauweise bzw. den Verwendungszweck.

Ein vielbeachtetes Fahrzeug war der ebenfalls 1950 entwickelte „Bimot-Bus“ (Fahrgestell: 543-Bimot) für 90 Personen, 1951 erhielt er den Namen HS 190-Bimot (1950: 7 Stück). Der Chassispreis des „Bimot-HS 190“ betrug 33 900 DM, die Kässbohrer-Karosserie (> Setra) kostete 26 000 bis 30 000 DM. Darüber hinaus liefen drei Bimot-Fahrzeuge (HS 190 S) als dreiachsige Sattelschlepper (40 t Gesamtnutzlast) für Esso-Tankauflieger. Die Konstruktion entstand unter Umgehung der von den Alliierten verordneten Leistungsbeschränkung für Henschel-Motoren. Zwei Sechszylinder-Dieselmotoren von je 95 PS, zusammen 190 PS (Gesamthubraum 10 862 ccm), waren vorn quer eingebaut, miteinander gekoppelt und machten den Bus 100 km/h schnell.

1951 folgte der 4- bis 4,5-t-Lkw HS 100 (ab 1952 mit Allradantrieb, ab 1953 als Bus HS 100 N), getrieben von einem 100-PS-Sechszylinder-Dieselmotor. Durch ständige Weiterentwicklung erhöhte man 1953 die Nutzlast des HS 100 auf max. 5,25 t und 1959 sogar auf 6,5 t, gleichzeitig erhielt er einen 132-PS-Diesel.

Um die Chancen auf ausländischen Märkten zu erweitern, errichtete Henschel & Sohn 1951 als erstes deutsches Auslands-Unternehmen nach dem Krieg ein Montagewerk in Wadeville bei Johannesburg. Von dort wurde der Lkw-Markt in Rhodesien, Süd- und Südwest-Afrika bedient.

Der neue Frontlenkeromnibus HS 140 N von 1952 glich mit seinem vorne

querliegenden Motor noch dem „Bimot-Bus“, doch der HS 200 UN von 1953, in welchem ein Unterflur-Diesel (200 PS, Linie: 100 Personen, Reise: 66 Sitze) eingebaut war, hatte ein gänzlich anderes Erscheinungsbild. Nun fertigte auch Henschel neben > Büssing einen Unterfluromnibus. Auf dem HS 200-UN-Fahrgestell präsentierte Henschel 1955 einen von Kässbohrer ausgeführten Spezial-Langmaterial-Transportwagen mit 210-PS-Unterflur-Diesel und einer mittig angeordneten hochliegenden Frontlenker-Fahrerkabine mit zwei hintereinander liegenden Sitzen.

Nach einer kleinen Vorserie, die unter der Bezeichnung HS 150 (150 PS, 8 t Nutzlast) lief, brachte Henschel & Sohn 1953 anlässlich der Frankfurter IAA zwei Schwerlastwagen-Varianten mit 170-PS-Aggregat heraus: der Henschel HS 170 transportierte als Hauben-Lkw 7,2 t, der HS 170 T als Frontlenker 8,7 t Nutzlast. Der speziell für den Export entwickelte frontgelenkte Universal-Lkw Typ HS 115 A mit Allradantrieb ??oder war es nur HS 115?? (115 PS, 5 t Nutzlast) komplettierte das Programm. Ein rundes, massig wirkendes Fahrerhaus mit geteilter Windschutzscheibe kennzeichnete die ersten Henschel-Frontlenker der Nachkriegszeit. Das T stand für die Frontlenker, die Henschel weiterhin „Tram“-Ausführung nannte.

Der Verkauf von Einbau-Motoren, die Henschel an kleinere Fahrzeugproduzenten (unter anderen > Drauz, > Faka, > Graaff, > Harmening, Kässbohrer, > Neoplan, > Orion) lieferte, waren eine zusätzliche Erwerbsquelle. Henschel beschäftigte 1953 bereits wieder 9300 Menschen (Nach der Kapitulation 1945 waren es um 100).

Mit dem ersten deutschen Gelenk-Oberleitungsbus (135–150 Personen) wartete Henschel 1954 auf.

Das Henschel-Omnibusangebot erweiterte man 1955 mit dem HS 160 USL (1956: 160 PS-Sechszylinder-Unterflur Typ 514 DCU; 1958: 158-PS-Unterflur-Diesel) für den Stadt-, Linien- und Reiseverkehr. Er konnte bis zu 126 Personen befördern und hatte eine neuartige von Dipl.-Ing. H. Croseck (> Graaff) mitentwickelte selbsttragende Schalen-Konstruktion.

Textsammlung

KUV 1956 9 18 – 20.9.) Werb: Wir liefern: Pritschenwagen, Kipper, Sattelschlepper:

HS 100, 105 PS
HS 120, 125 PS
HS 140, 145 PS
HS 145 Tram, 145 PS
HS 165 Tram, 165 PS

Zur 37. IAA in Frankfurt wartete Henschel & Sohn mit neun Neukonstruktionen auf: HS 120 (6,25 t Nutzlast, 120 PS, 6,1 l) bzw. 125 PS; 1959: seebohmfest 6,55 t NL, aufgeladene 150 PS), HS 145 T (8,2 t), HS 165 T (11,2 t, als Weiterentwicklung des HS 170 T) und den Dreiaxser HS 3-180 (16 t), der hauptsächlich exportiert wurde.

IAA 1955 bot man den neuen Frontlenker-Omnibus HS 120 N (5,4 l-125 PS-Diesel) für Linien- (71 Personen) und Fernreiseverkehr (51 Sitze).

IAA 1955: Der Gelenk-omnibus HS 200 UN (200 PS-Sechszylinder, 13312 ccm, 16 t zGG) für 100 Personen (65 Sitze) bestand aus einem zweiachsigen Henschel-Omnibus-Fahrgestell mit 210 PS-Unterflurmotor und einem zweiachsigen Kässbohrer-Anhänger mit Faltenbalgverbindung.

1957 wurde der HS 160 USL mit Luftfederung versehen. In der Kennung stand U für Unterflur, S für selbsttragende Schalenbauweise und L für Leichtmetall. Viele seiner Bauteile fanden auch bei Omnibusanhängern Verwendung, deren Einsatz jedoch 1956 gesetzlich verboten wurde. Konsequenterweise entwickelte Henschel daraufhin einen bis zu 176 Personen fassenden Großraum-Gelenk-omnibus auf Basis des HS 160 USL wahlweise mit 158 oder 180 PS, sein elektrisch betriebenes Oberleitungs-Pedant hieß HS 160 OSL.

Im Programm 1957 standen die Oberleitungsbusse HS 90 E (75 Personen), 562 E (85–100 Personen) und 562 D (110–115 Personen). Sowohl der gemeinsam mit der Waggonfabrik Uerdingen gebaute selbsttragende Uerdingen/Henschel-Typ ÜH III/S, als auch der 1 1/2-Decker-Obus 562 EG fassten 135–150 Personen. Die Leistung der

Elektromotoren lag zwischen 90 und 125 kW.

Als Antwort auf die ab 1958 geltenden Seebohm-Verordnungen und um das Angebot im Nutzlastbereich nach unten auszudehnen, gingen 1957 der erste Henschel-Unterflur-Lkw als Frontlenker HS 90 U (4,3–4,7 t, 90-PS-Vierzylinder-Unterflurmotor (Typ 517 D 4 U, 4080 ccm) direkt hinter der Vorderachse) und das ebenfalls neue Haubenmodell HS 95 (4,95 t) in Produktion. 1959 steigerte man die Motorleistung im HS 95 auf 115 PS und die Zuladungsmöglichkeit auf 5,3 t. Mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 8,7 t unterlagen sie nicht dem gerade eingeführten Sonntagsfahrverbot.

Eine ebenfalls neuer Frontlenker stellte 1957 der HS 120 T dar, der zuerst mit dem 125-PS-Sechszylinder 522 DPT und ab 19xx: das auf 145 PS aufgeladene ehemalige 125-PS-Aggregat erhielt, womit bei einem Lastzuggewicht von 24 t, die ab 1958 gesetzlich vorgeschriebenen 6 PS Leistung pro Tonne erfüllte. Als weitere Ergänzung erschien der Frontlenker HS 145 TS (145 PS, aufgeladen 180 PS), der als erster Sattelschlepper Deutschlands Luftfederung aufwies. Der neue dreiachsige HS 3-125 mit 16 t zGG erfreute sich bald auch im Ausland starker Nachfrage. Entgegen seiner Benennung trieb ihn normalerweise ein per Rootsgebläse mechanisch auf 150 PS aufgeladener 125-PS-Sechszylinder-Diesel. 1961 wurde der Dreiaxser mit 20 t zGG in HS 20 umbenannt und 1962 mit 22 t zGG zum HS 22 (14 t Nutzlast).

Die lang andauernde Diskussion, die zur Mitte der fünfziger Jahre um die Seebohm-Verordnungen geführt wurde, hatte die Nutzfahrzeug-Käufer verunsichert. Verluste im Lokomotiv-Export und Zahlungsverpflichtungen der Henschel & Sohn G.m.b.H. (Stammkapital: 45 Millionen DM im Besitz der Familie Henschel, davon 75 Prozent bei Oscar R. Henschel) für eine von Oscar R. Henschel privat gegründete Henschel-Maschinenbau G.m.b.H. führten Anfang September 1957 in eine Liquiditätskrise, ein Vergleich wurde beantragt. Die Zulieferer forderten ihr Geld. Der Bund und das Land Hessen grün-

deten zur Sanierung des Unternehmens als Auffanggesellschaft Anfang November die Betriebsgesellschaft Henschel-Werke G.m.b.H. mit einem Grundkapital von 19,5 Millionen DM (übernommen vom Bund, einer Bankengruppe und Oscar R. Henschel). Die gewinnversprechenden Betriebsteile pachtete die Auffang-G.m.b.H. einschließlich Maschinen und Gebäude. Auch der Auftragsbestand von 200 Millionen DM wurde übernommen, nicht aber die Schulden. Die Produktion des Werks Altenbauna, das von > Volkswagen übernommen wurde, verlagerte man auf die anderen Fertigungsstätten, bevor sie (wie auch die Henschel-Werkswohnungen) neue Besitzer fand. Am 31. Dezember 1957 endete die Henschel & Sohn GmbH; die neue Firmenbezeichnung ab 1. Januar 1958 schlicht Henschel-Werke G.m.b.H.

Mit Wirkung zum 1. März 1959 ging das Stammkapital der Henschel & Sohn G.m.b.H. (45 Millionen DM) von der Familie Henschel an ein Konsortium über, das aus Herbert Coutinho, Dr. Fritz Aurel Goergen, der Deutschen Bank, der Commerzbank und der Frankfurter Bank bestand. Als Folge musste Oscar R. Henschel den Vorsitz der Geschäftsführung beider Unternehmen an Dr. Fritz Aurel Goergen abgeben.

HIER STIMMT ETWAS NICHT!!!, (Richtig: Den HS 165 TI (192 PS) für den 32-t-Zug der Seebahmgesetzgebung gab es erst ab Ende 1960); Seebahmgesetze wurden wann ??? Realität; Und damit auch die Frage nach den Umsätzen und die Genesung)

Der neue Vorsitzende verhalf dem Unternehmen wieder zu steigenden Umsätzen. Das Typenprogramm verzweigte sich zusehends. Neben den in Deutschland zugelassenen nutzlastreduzierten Typen wurden auch Fahrzeuge mit den für den Export notwendigen Abmessungen gebaut. Innerhalb eines Jahres erhöhte sich die Zahl der Beschäftigten von 8000 auf 12 000, der Umsatz stieg von 200 Millionen DM auf 251 Millionen DM und 1960 auf 400 Millionen DM. Die Lkw-Fertigung

hatte 50 Prozent Anteil am Umsatz der Henschel-Werke und machte 40 Prozent des Exports aus. Bereits im Frühjahr 1959 konnten den Gläubigern die letzten Raten zurückgezahlt werden. Gegen Ende des Jahres erhielt das Unternehmen den Namen Henschel-Werke GmbH. Aus dem Henschel-Stern verschwand der Zusatz „und Sohn“.

Neue Motoren mit Direkteinspritzung 1959

Zur IAA 1959 in Frankfurt trat Henschel mit dem Prototypen eines neuen Dreiachs-Frontlenkers Typ HS 3-125 T an. Aus dem gleichnamigen Haubenwagen entstanden, bildete er einen Kompromiss zwischen den geltenden Seebahm-Verordnungen und einer erhofften Änderung derselben, nicht zuletzt aber auch den Exportinteressen. Bei erlaubten 18 t zGG konnte er 11 t Nutzlast tragen. Mit 192 PS (Sechszylinder-Diesel mit Direkteinspritzung) zielte Henschel auf die Zulassung des 32-t-Lastzugs und erfüllte bereits die 6 PS/t-Anforderung.

Als typische „Seebahm-Typen“ hatte Henschel von 1959 bis 1960 die Frontlenkertypen HS 3-125 T, HS 165 TI (der HS 165 TI ab Ende 1960 !!!) und HS 100 T, sowie die entsprechenden Kipper und Sattelschlepper im Programm.

Zu ihrem 150jährigen Jubiläum am 15. Oktober 1960 blickte die Firma auf 50 000 Lkw und Omnibusse zurück, die sie seit 1925 auf die Räder gestellt hatte. Im selben Jahr erreichte die Zahl der Beschäftigten mit 14 000 den höchsten Stand der Nachkriegszeit. Dazu trug besonders die Fahrzeug- und Panzer-Produktion für die Bundeswehr bei, die 1956 begonnen hatte.

Henschel produzierte ausschließlich schwere und schwerste Fahrzeuge. Kundenwünschen nach leichten Nutzfahrzeugen konnte nicht entsprochen werden. Um die Chancen auf dem EWG-Markt zu erhöhen, kam es im Oktober 1961 zu einem Vertrag mit der französischen S.A. de Véhicules Industriels et d'Equipments Mécaniques (kurz: Saviem), Suresnes. Saviem war der Zusammenschluss einer Reihe der

bekanntesten französischen Automobilfabriken einschließlich der Omnibusfertigung von Chausson. Die Saviem-Aktien befanden sich im Besitz von Renault und der Schneider-Gruppe. Das Abkommen war auf 25 Jahre befristet und sah ab 1965 eine gemeinsame Entwicklung, ein gemeinsames Fabrikationsprogramm und eine Zusammenlegung der Fertigungskapazitäten vor.

Zur Rationalisierung führte Henschel 1961 bei der völlig neu konstruierten Lkw-Generation das Baukastensystem ein. Wichtige Fahrzeugelemente waren nun modellübergreifend austauschbar, auch zwischen Haubenfahrzeugen und Frontlenkern. Als erste Fahrzeuge der neuen Baureihe kamen die mit Sechszylinder-Motoren ausgestatteten Typen HS 14 (168 PS und 180 PS) und HS 16 (192 PS) heraus. Auf den eckigen Frontlenker- und Hauben-Fahrerhäusern, die der Designer Louis L. Lepoix gestaltet hatte (Lepoix gestaltete auch > Büssing-Lkw), erschien der Namenszug „Henschel-Saviem-Renault“. Die neue Typenbezeichnung orientierte sich an dem zulässigen Gesamtgewicht. Angehängte Buchstabenkombinationen verwiesen auf die Ausführung, so bedeutete „TL“ (Tram-Lkw) bzw. „F“ Frontlenker und „H“ Hauber. Die alten Modelle blieben (mit neuen Bezeichnungen) auf dem Markt. Im gleichen Jahr übernahm Dr. Goergen die Anteile von Coutinho. Der Anteil der Banken ging auf ein amerikanisches Konsortium unter Führung der Morgan Guaranty Trust Comp., New York über.

Zum 1. Januar 1962 wurde das Unternehmen erneut eine Aktiengesellschaft (Dr. F.A.Goergen gehörten 51 Prozent des Grundkapitals von 53 Millionen DM).

Im Rahmen einer Typenbereinigung und um für den Lkw-Bau alle Kapazitäten zu nutzen, endete 1962 der Henschel-Omnibusbau und damit auch die typenreiche Oberleitungsbus-Produktion.

Der kleinste Lkw-Grund-Typ der Henschel-Werke mit 150 PS war der mehr als zehn Jahre gebaute HS 100, der kurz hintereinander in HS 11 und schließlich in HS 12 umbenannt wurde.

Als stärkstes Fahrzeug mit 192 PS stand der dreiachsige HS 34 TAS (noch mit der alten runden Frontlenkerkabine) im Programm, als weitere Typen HS 14, HS 16, HS 20, HS 22. Im Oktober 1962 ging der HS 15 in Serie.

Nach Meinungsverschiedenheiten mit Saviem wurde 1963 der Kooperationsvertrag gelöst und, um leichter im EFTA-Markt agieren zu können, im gleichen Jahr ein Vertrag mit der britischen Rootes Ltd. (Markenname „Commer“) geschlossen. Die fast vollständig in England produzierten und mit Perkins-Dieselmotoren ausgestatteten Commer-Fahrzeuge von zwei bis sieben Tonnen Nutzlast erhielten den Henschel-Stern und als Typen-Kennung ein „HC“ („Henschel-Commer“) vorangestellt. Nur der kleinste Typ HC 5 EG (60-PS-Vierzylinder) hatte eine kurze Haube, die übrigen vier Modelle waren frontgelenkt: HC 7 TL (78-PS-Vierzylinder), HC 9 TL, HC 10 TL, HC 11 TL (119-PS-Sechszylinder). Die Henschel-Commer-Fahrzeuge ließen sich auf dem deutschen Markt kaum absetzen, nicht zuletzt wegen der in Deutschland unüblichen Zoll-Abmessungen aller Teile.

Erstmals in Deutschland bot eine eigens gegründete Henschel-Finanz-GmbH ab 1962 XXX? die Möglichkeit, Nutzfahrzeuge zu leasen.

Die anvisierte inter-europäische Kooperation trug wider Erwarten keine Früchte. 1964 wurde Dr. Goergen wegen des Verdachts geschäftlicher Untreue verhaftet (Rehabilitierung erst 1975). Goergen verkaufte seine Aktien an die Rheinischen Stahlwerke A.G. (Rheinstahl), Essen, die restlichen Aktien der Morgan-Gruppe erhielt Rheinstahl kurze Zeit später. Da das Nutzfahrzeugprogramm der ebenfalls zu Rheinstahl gehörenden > Hanomag dem der Commer-Fahrzeuge glich, wurde der Vertrag mit Rootes gekündigt. Im Jahr 1964 gab es ein neues Modell im Henschel-Schwerlastwagenprogramm, den HS 26.

Ab 1. September 1965 firmierte Henschel als Rheinstahl Henschel AG. Auf der Frankfurter IAA traten (mit Henschel, Hanomag und > Tempo) alle drei zum Rheinstahl-Konzern gehörenden Firmen erstmals gemeinsam an

die Öffentlichkeit. Erstmals präsentierte man ein gemeinsames Hanomag/Henschel-Markenzeichen, unter dem ab Frühjahr 1968 die Produkte beider Rheinstahl-Töchter vertrieben wurden.

Lao 1968 1 13) Kurz war das von Lkw-Konstrukteur Gerhard Wolters (47) bei der Hanomag gebotene Zwischenspiel. Nach 1 1/2-jährigem Aufenthalt in Hannover kehrte Wolters, auf dessen Initiative bei Henschel die Dreiaxser-Sattelschlepper mit zwei gelenkten Vorderachsen entwickelt wurden wieder zu seiner alten Firma, der Daimler-Benz AG, Stuttgart, zurück. In Untertürkheim übernimmt Wolters neue Konstruktionsaufgaben.

Zusätzlich zu dem Baustellenfahrzeugmarkt, auf dem Henschel traditionell immer stark vertreten war, wollte Rheinstahl Henschel mit neuen Fernverkehrs-Lkw verstärkt in den Fernverkehrssektor vorstoßen. Ein neuentwickeltes, kippbare Fahrerhaus mit überarbeiteter Front und angehobener Dachpartie versprach mehr Platz und Komfort. Elipsoide Scheinwerfer in der Stoßstange integriert, versprachen besser Ausleuchtung der Fahrbahn. Eine allgemeine Rezession, die die Nutzfahrzeughersteller besonders traf, führte in der Folgezeit zu Entlassungen und weiteren Rationalisierungen. 1967 übernahmen die Henschel-Nutzfahrzeug-Verkaufsgesellschaften den Vertrieb und die Wartung der Hanomag-Fahrzeuge. Die Rheinstahl-Henschel-Typen erhielten die Typenbezeichnung der Rheinstahl Hanomag. „F“ stand für Frontlenker, „H“ für Haube, zwei Zahlen gaben das Gesamtgewicht an und die dritte Zahl den Motorenhersteller. Verwendungszweck und technische Besonderheiten des Fahrzeugtyps wurden durch weitere angehängte Buchstabenkombinationen gekennzeichnet. Das Gesamt-Programm beider Firmen umfasste nun Lkw von einer Tonne Nutzlast bis 42 Tonnen Gesamtgewicht. Die Typenreihe der Rheinstahl Henschel begann mit 12 t Gesamtgewicht. Die Lanova-Dieselmotoren wurden im gleichen Jahr durch eine neue Motoren-Konstruktion mit

Direkteinspritzung abgelöst, die aufgeladen bis 260 PS leistete. Eine Spitzenleistung war 1968 die Entwicklung einer dreiachsigen 42-t-Sattelzugmaschine für Flugfeld-Tankwagen (80 000 Liter).

Unter dem Industriemanager Toni Schmücker, der die Sanierung des Rheinstahl-Konzerns in Angriff nahm, suchte man Partner für die verlustbringende Lkw-Produktion.

1968 wurde die Hanomag-Henschel-Fahrzeugwerke GmbH gegründet (> Hanomag-Henschel). Die Daimler-Benz A.G. übernahm sowohl 51 Prozent des Kapitals als auch die industrielle Führung des Unternehmens und begann ab April 1969 die Fertigung und den Vertrieb der Hanomag-Henschel-Fahrzeuge auf dem sogenannten „zweiten Vertriebsweg“ aufzunehmen. Der Henschel-Stern als Markenzeichen entfiel und machte dem Hanomag-Henschel-Schriftzug Platz. Auf der Frankfurter IAA 1969 zeigte Hanomag-Henschel noch neue Typen (unter anderen F 131, F 221, F 321) und ein neues Fahrerhaus, doch auch bereits die ersten Typen mit Mercedes-Benz-Motoren. 1971 erwarb Daimler-Benz den Rest des Kapitals der Hanomag-Henschel und stellte 1973 den „zweiten Vertriebsweg“ ein. 1974 wurden die letzten Henschel-Lkw, insbesondere der Transportbetonmischer F 261 BM, ausgeliefert. 1982 sollte das Fahrerhaus des 1967 vorgestellten H 111 noch einmal Aufmerksamkeit erregen: Steyr-Daimler-Puch verwendete es für die neuen Mittelklasse-Lkw Typ 591 und 691.

Fortan war der Name Henschel vom Nutzfahrzeugmarkt verschwunden. Daimler-Benz baute das Werk zu seinem Achsen-Lieferanten aus. Die schweren Mercedes-Benz-Hauben-Lkw 2624 für den Export wurden aus Wörth ausgelagert und in Mittelfeld bis 1978 in Kassel gebaut.

Als reiner Markenname blieb Henschel bei Lokomotiven, Dampferzeugern, Werkzeug- und Schwermaschinen erhalten. 1974 erhielt die August Thyssen A.G. diesen Betriebsteil bei der Übernahme der Rheinischen Stahlwerke. Nach der Umfirmierung der Muttergesellschaft 1976 in Thyssen Industrie AG baute man unter der neuen Geschäftsbezeichnung Thyssen-Hen-

schel weiterhin Fahrzeuge. Es waren dies vornehmlich Panzer und Radtransportpanzer (ab 1979 den „Fuchs“-Radtransportpanzer, eine komplett militarisierter Form des Lkw) sowie Lokomotiven. 1985 wurde unter anderem ein Triebkopf des Intercity Experimental ICE an die Bundesbahn ausgeliefert.

Der Schienenfahrzeugbau firmierte ab 1990 ABB Henschel AG, Mannheim, als Tochterunternehmen des schwedischen ABB-Konzerns und wurde von ABB zum 1. Januar 1996 in die ADtranz ABB Daimler-Benz Transportation GmbH (> AEG) eingebracht. Zum 1. Januar 1997 verkaufte Thyssen den Kasseler Wehrtechnik-Bereich an die Kuka-Wehrtechnik, Augsburg, einem Tochterunternehmen der IWKA AG, Karlsruhe, die damit ihr Programm leichter und gepanzerter Rad- und Kettenfahrzeuge erweiterte.